Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8003

28. 09. 90

Sachgebiet 611

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Die Einwendungen der EG-Kommission, Frankreichs und Italiens zu dem im Herbst 1989 notifizierten Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen werden — soweit erforderlich — nachträglich berücksichtigt.

Besitzer von Kraftfahrzeugen sollen durch gezielte Unterrichtung über die Möglichkeiten zur Vermeidung von Umweltbelastungen veranlaßt werden, technische Verbesserungen ihres Fahrzeugs vorzunehmen.

B. Lösung

Auch Halter von Personenkraftwagen, die hinsichtlich ihrer Schadstoffemissionen die Grenzwerte der Richtlinie 89/458/EWG vom 18. Juli 1989 mit Katalysator einhalten, erhalten künftig eine begrenzte steuerliche Förderung.

Um Umweltbelastungen durch den Betrieb von Fahrzeugen mit weniger fortgeschrittener Fahrzeugtechnik weiter eindämmen zu können, dürfen Auskünfte aus dem Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes eingeholt und dazu verwendet werden, Halter von derartigen Fahrzeugen gezielt anzusprechen.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen durch das Gesetz keine Kosten. Die Steuerausfälle wegen der zusätzlichen Förderung einzelner Typen von Kleinwagen mit ungeregeltem Katalysator lassen sich im voraus nicht quantifizieren. Sie dürften jedoch so gering sein, daß Auswirkungen auf die Länderhaushalte nicht zu erwarten sind. Im privaten Bereich wirkt die Maßnahme tendenziell kostensenkend. Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau werden aber nicht erwartet.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
121 (43) — 522 16 — Kr 47/90

Bonn, den 28. September 1990

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister der Finanzen.

Der Bundesrat hat in seiner 619. Sitzung am 21. September 1990 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1
Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 30. April 1990 (BGBl. I S. 826), wird wie folgt geändert:

1. § 3f wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt geändert:

      „Steuerbefreiung für schadstoffarme Personenkraftwagen mit Fremdzündungsmotor".

   b) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

      „Für Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern Hubraum gilt dies auch, wenn sie den Vorschriften des Anhanges I der Richtlinie 70/220/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. März 1970 (ABl. EG Nr. L 76, S. 1) in der Fassung der Richtlinie 89/458/EWG des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 18. Juli 1989 (ABl. EG Nr. L 226, S. 1) entsprechen."

   c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 2 Nr. 1 werden nach den Worten „angetrieben werden" die folgenden Worte eingefügt:

      „und mit einem Katalysator — einschließlich einer lambda-geregelten Gemischaufbereitung — ausgestattet sind".

      bb) Folgender Satz wird angefügt:

      „Für andere Personenkraftwagen, die mindestens den in § 3f Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften entsprechen und mit einem Katalysator ohne lambda-geregelte Gemischaufbereitung ausgestattet sind, endet die Steuerbefreiung nach einem Viertel der Zeit, die sich nach Satz 2 ergibt; angefangene Monate werden auf volle Monate aufgerundet."

2. § 3g Abs. 2 Nr. 4 wird wie folgt gefaßt:

   „4. für Personenkraftwagen mit einem Hubraum bis zu 2 000 Kubikzentimetern

   a) die in Nummer 3 Buchstabe a oder Buchstabe b genannten Vorschriften

   oder

   b) die in § 3f Abs. 1 Satz 2 genannten Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften für Personenkraftwagen mit weniger als 1 400 Kubikzentimetern

   erfüllt sind."

Artikel 2
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 35 Abs. 2 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486), wird wie folgt gefaßt:

„1. an Inhaber von Betriebserlaubnissen für Fahrzeuge oder an Fahrzeughersteller für Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von erheblichen Mängeln für die Verkehrssicherheit oder für die Umwelt an bereits ausgelieferten Fahrzeugen (§ 32 Abs. 1 Nr. 1) sowie für staatlich geförderte Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch bereits ausgelieferte Fahrzeuge und".

Artikel 3
Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 und des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 4
Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tage nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 Nr. 1 Buchstaben b und c Doppelbuchstabe bb und Nr. 2 tritt mit Wirkung vom 1. Januar 1990 in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Das „Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen" vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2436) berücksichtigt die am 18. Juli 1989 vom Ministerrat der Europäischen Gemeinschaften beschlossene sog. „Kleinwagenrichtlinie" (RL 89/458/EWG, Amtsblatt der EG L 226, S. 1) bisher nur als Förderungsgrundlage für die nachträgliche Ausstattung von Personenkraftwagen mit Katalysatoren (vgl. § 3g Abs. 2 Nr. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz — KraftStG).

   Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat in einer Stellungnahme zu dem Entwurf des Gesetzes vom 22. Dezember 1989 die Auffassung vertreten, daß die Bundesrepublik Deutschland verpflichtet sei, die in diesem Gesetz vorgesehenen steuerlichen Förderungsmaßnahmen so zu gestalten, daß bei neuen Personenkraftwagen mit weniger als 1,4 l Hubraum auch die in der Richtlinie 89/458/EWG festgelegten europäischen Normen als Förderungsgrundlage ausreichen. Die Bundesregierung hat mit der EG-Kommission darüber Einvernehmen erzielt, daß diese Personenkraftwagen bei Ausrüstung mit geregeltem Dreiwege-Katalysator den Personenkraftwagen gleichgestellt werden, die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen (sog. US-Norm). Soweit die in der Richtlinie 89/458/EWG festgelegten Schadstoffgrenzwerte auch ohne diese besondere Ausstattung eingehalten werden können, ist vorgesehen, die steuerliche Förderung im Hinblick auf die in Artikel 3 der Richtlinie festgelegte Beschränkung der steuerlichen Anreize auf ein Viertel zu begrenzen.

   Aus Gründen der Gleichbehandlung ist außerdem die Gewährung der vollen steuerlichen Förderung (befristete Steuerbefreiung) auch bei den Personenkraftwagen, die den Vorschriften der Anlage XXIII zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechen, künftig von der Ausstattung mit geregeltem Dreiwege-Katalysator abhängig zu machen.

2. Die Rechtsänderungen sollen grundsätzlich rückwirkend zum 1. Januar 1990 in Kraft treten. Verfassungsrechtliche Bedenken ergeben sich gegen eine rückwirkende Einfügung einer Bauartvorschrift für bereits zugelassene Fahrzeuge; diese Regelung soll deshalb erst nach Verkündung in Kraft treten.

3. Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes wird die Bekämpfung umweltschädlicher Einflüsse durch den Kraftfahrzeugverkehr ermöglicht. Die Halter von Fahrzeugen mit umweltschädigender Technik können künftig angesprochen werden; es wird die Möglichkeit eröffnet, umweltschädigende Technik durch vorgeschriebene oder weniger belastende Einrichtungen an Fahrzeugen zu ersetzen.

4. Die Haushalte der Länder werden geringfügig dadurch belastet, daß eine nicht näher bestimmbare Zahl neu zugelassener Fahrzeuge zusätzlich mit einer reduzierten Steuerbefreiung in die Förderung einbezogen wird. Die Minderung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens ist nicht quantifizierbar; die Mindereinnahmen liegen voraussichtlich im Bereich der bei Vorbereitung des Gesetzes vom 22. Dezember 1989 zugrunde gelegten Annahmen.

5. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 Buchstabe a

Die Ergänzung der Überschrift des § 3f dient der Klarstellung.

Zu Nummer 1 Buchstabe b

Die Vorschrift regelt für Personenkraftwagen mit weniger als 1,4 l Hubraum die Einbeziehung der Richtlinie 89/458/EWG in die in § 3f Abs. 1 Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgeführten Voraussetzungen für die steuerliche Förderung erstmalig zugelassener schadstoffarmer Personenkraftwagen.

Zu Nummer 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa

Die Vorschrift macht für alle neu zugelassenen Fahrzeuge, für die die höhere Stufe der steuerlichen Förderung vorgesehen ist, diese Förderung von der Ausstattung mit einem Katalysator mit lambda-geregelter Gemischaufbereitung abhängig.

Zu Nummer 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

Soweit Personenkraftwagen mit weniger als 1,4 l Hubraum die Schadstoffgrenzwerte der Richtlinie 89/458/EWG ohne geregelten Dreiwege-Katalysator einhalten, wird die Dauer der Steuerbefreiung auf ein Viertel begrenzt (vgl. allgemeiner Teil der Begründung). Die Steuerbefreiung wird nach vollen Monaten

bemessen, wobei die durch Teilung errechneten Bruchteile stets aufzurunden sind. Dies entspricht dem früher bereits bei Steuervergünstigungen für Personenkraftwagen mit Dieselmotor angewandten Verfahren (vgl. § 3f Abs. 3 Satz 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz).

Zu Nummer 2

Die Vorschrift stellt durch Änderung des Wortlauts in § 3g Abs. 2 Nr. 4 Kraftfahrzeugsteuergesetz die Anwendung der Grenzwerte der Richtlinie 89/458/EWG auf Personenkraftwagen mit weniger als 1,4 l Hubraum auch in den Fällen der Nachrüstung sicher.

Zu Artikel 2

Durch Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Januar 1987 (BGBl. I S. 486) wurde in § 35 Abs. 2 Nr. 1 StVG die Befugnis verankert, daß aus den Fahrzeugregistern des Kraftfahrt-Bundesamtes und der Zulassungsstellen den Fahrzeugherstellern bzw. Inhabern von Betriebserlaubnissen die notwendigen Daten (insbesondere Name und Anschrift des betreffenden Halters) übermittelt werden dürfen, wenn dies für Rückrufmaßnahmen zur Beseitigung von erheblichen Verkehrssicherheitsmängeln am Fahrzeug erforderlich ist. In den letzten Jahren hat sich allerdings wiederholt und zunehmend als Lücke herausgestellt, daß diese Regelung auf die Verkehrssicherheit beschränkt ist und den Umweltschutz nicht berücksichtigt. Dies kann angesichts der zunehmenden Bedeutung von Maßnahmen zur Bekämpfung umweltschädlicher Auswirkungen beim Kraftfahrzeug nicht länger hingenommen werden.

Durch die Neuregelung soll außerdem die Möglichkeit geschaffen werden, Halteranschriften an die Fahrzeughersteller zu übermitteln, damit staatliche Förderprogramme für die Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen mit umweltschonenden Einrichtungen besser genutzt werden.

Die Erfahrungen mit der in den vergangenen Jahren durchgeführten ersten Nachrüstaktion haben gezeigt, daß eine allgemeine Ansprache der Kraftfahrzeughalter durch die Bundesregierung, örtliche Behörden oder die Automobilindustrie nicht ausreicht, den einzelnen Halter zur Nachrüstung seines Fahrzeugs zu bewegen. Trotz der nach altem Steuerrecht zum Teil erheblich höheren Förderbeträge für die Nachrüstung wurde mit insgesamt ca. 600 000 Nachrüstungen nur ein sehr kleiner Teil der Pkw, die für eine Nachrüstung geeignet waren, auch tatsächlich umgerüstet. Die Erfahrungen aus dieser Nachrüstaktion haben deutlich gemacht, daß die Halter von Pkw erst dann für eine Nachrüstung zu gewinnen sind, wenn sie individuell angeschrieben und ihnen von der Vertragswerkstatt ein auf ihr spezielles Fahrzeug (Unterscheidung nach Modell, Motor, Leistung, Baujahr, Fahrgestellnummer, Getriebeart) abgestelltes konkretes Angebot für die Nachrüstung, möglichst mit Preisangabe für den Nachrüstsatz und die Einbaukosten, sowie die Gegenüberstellung der vom Finanzamt gewährten Förderbeträge gemacht wird. Ein solch detailliertes, kundennahes Angebot kann nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt oder einer sonstigen Behörde gemacht werden.

Die neue Übermittlungsregelung soll insbesondere dazu dienen, die derzeitige Nachrüstaktion, die durch das Gesetz zur Förderung schadstoffarmer Personenkraftwagen vom 22. Dezember 1989 (BGBl. I S. 2436) eingeleitet wurde, wirksam zu unterstützen. Nach Ablauf des Förderungszeitraums wird geprüft, ob sich die Neuregelung bewährt hat und auch künftig für die Unterstützung staatlicher Förderprogramme notwendig ist.

Zu Artikel 3 (Berlin-Klausel)

Der Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Die begünstigenden Regelungen treten rückwirkend zum 1. Januar 1990 in Kraft. Die nachträgliche Einfügung von Bauvorschriften bei der Neuwagenförderung (Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe aa — § 3f Abs. 2 Nr. 1 KraftStG) kann in Ausnahmefällen belastende Wirkung haben und tritt deshalb ebenso wie die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes erst am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu Artikel 1**

Artikel 1 erhält folgende Neufassung:

,Artikel 1

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 1979 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 30. April 1990 (BGBl. I S. 826), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 5 wird nach den Worten „in den Fällen des § 11 Abs. 1" ein Komma eingefügt und werden die Worte „und 2" durch die Worte „2 und 4 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2" ersetzt.
2. In § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 werden nach den Worten „entrichtet ist oder" die Worte „eine Ermächtigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder" angefügt.'

Begründung

Die vorgeschlagene Neufassung von Artikel 1 hat zum Gegenstand,

a) Artikel 1 in der Fassung des Regierungsentwurfs insgesamt zu streichen und

b) statt dessen einen neuen Artikel 1 mit anderem Regelungsinhalt zu schaffen.

Artikel 1 in der Fassung des Regierungsentwurfs ist aus folgenden Gründen zu streichen:

Durch das Gesetz zur Verbesserung der steuerlichen Förderung schadstoffarmer Pkw im Jahre 1989 wurde ein Käuferverhalten eingeleitet, das zur Folge hatte, daß heute ca. 93 % aller Neuzulassungen von Pkw mit Otto-Motoren und ca. 86 % aller Neuzulassungen von Pkw mit Otto-Motoren und einem Hubraum von weniger als 1 400 ccm mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator ausgerüstet sind. Dies ist darauf zurückzuführen, daß für die steuerliche Förderung die Erfüllung der Grenzwerte der Anlage XXIII zur StVZO (US-Norm) zugrunde gelegt wurde, denn nur mit einem geregelten Dreiwege-Katalysator sind diese Werte zu erfüllen. Die Einbeziehung von Pkw in die steuerliche Förderung, die die neuen europäischen Grenzwerte für Pkw mit einem Hubraum von weniger als 1 400 ccm erfüllen, birgt die Gefahr, daß wieder billigere Fahrzeuge mit weniger wirksamen Schadstoffminderungssystemen auf dem Markt angeboten und vom Käufer akzeptiert werden.

Die Schaffung der neuen Nummer 1 in der vorgeschlagenen Neufassung von Artikel 1 beruht auf folgenden Gründen:

Nach § 12 Abs. 5 KraftStG sind die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, daß die Kraftfahrzeugsteuer in den Fällen des § 11 Abs. 1 und 2 von den Zulassungsbehörden festgesetzt wird. (Von dieser Ermächtigung ist bisher nur in Bremen und Hamburg Gebrauch gemacht worden.) Die Möglichkeit, die Kraftfahrzeugsteuer im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung von den Zulassungsbehörden festsetzen zu lassen, muß auch in den Fällen des § 11 Abs. 4 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2 KraftStG (einheitlicher Fälligkeitstag für mehrere Fahrzeuge bzw. Steuerpflicht für eine bestimmte Zeit, z. B. bei der Erteilung von Ausfuhrkennzeichen, § 3 Nr. 12 i. V. m. § 13 Abs. 3 KraftStG) bestehen. Die Ergänzung des § 12 Abs. 5 KraftStG schafft dafür die Rechtsgrundlage.

Die Schaffung der neuen Nummer 2 in der vorgeschlagenen Neufassung von Artikel 1 beruht auf folgenden Gründen:

Aufgrund der Ermächtigung in § 13 Abs. 1 KraftStG können die Landesregierungen durch Rechtsverordnung bestimmen, daß die Aushändigung des Fahrzeugscheins von der Entrichtung der Steuer für den ersten Entrichtungszeitraum abhängig gemacht wird. In Hamburg ist die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch zugelassen, wenn anstelle der Entrichtung der Steuer eine Einzugsermächtigung für das Konto des Fahrzeughalters erteilt worden ist. Da sich Zweifel ergeben haben, ob dies durch die Ermächtigung in § 13 Abs. 1 KraftStG gedeckt ist, ist § 13 Abs. 1 Nr. 1 KraftStG zur Klarstellung entsprechend zu ergänzen.

2. **Zu Artikel 4**

In Artikel 4

a) sind in Absatz 1 die Worte „vorbehaltlich des Absatzes 2",

b) ist der Absatz 2 und

c) ist die Absatzbezeichnung „(1)"

zu streichen.

Begründung

Folgeänderung der vorgeschlagenen Streichung von Artikel 1 in der Fassung des Regierungsentwurfs.

3. **Zum Gesetzentwurf im ganzen**

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die kraftfahrzeugsteuerliche Förderung der Katalysatornachrüstung über den Juli 1991 hinaus zu verlängern. Die bisher vorgesehene relativ kurze För-

derungsfrist bis Juli 1991 hat sich als mitursächlich für Verzögerungen und Engpaßsituationen auf dem Markt der Katalysatornachrüstung erwiesen, weil sich die Hersteller — angesichts des hohen Entwicklungsaufwandes und der aufwendigen Zulassungsverfahren — zunächst auf die gängigsten Fahrzeugtypen beschränken mußten und somit zunächst nur diese nach und nach in den Nachrüstmarkt einbezogen werden konnten. Dies gilt vor allem für die wirksamsten Konzepte mit geregeltem Katalysator.

Die Förderungsfristen sollen dabei mit der Maßgabe verlängert werden, daß bei Nachrüstung nach einem bestimmten Stichtag der Förderungsbetrag reduziert wird; so soll ein Anreiz für eine möglichst baldige Nachrüstung gegeben werden. In Anbetracht der längeren Vorlaufzeit bei der Schaffung eines Angebots an geregelten Katalysatorkonzepten sollte die Dauer der Förderung der Nachrüstung mit geregeltem Katalysator auch etwas länger betragen als die Förderungsdauer ungeregelter Konzepte.

Die Bundesregierung wird außerdem gebeten, für die Sondersituation der Nachrüstung erleichterte formelle Voraussetzungen vorzusehen, etwa durch Schaffung einer auf die Bedürfnisse der Nachrüstung zugeschnittenen gesonderten Anlage zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO). Die jetzigen Regelungen entsprechen immer noch zu sehr der Typzulassung von Neufahrzeugen.

Die Notwendigkeit einer Verlängerung und formellen Erleichterung der Nachrüstungsförderung wird unterstrichen durch die zwischenzeitlich boomartige Entwicklung des Gebrauchtwagenmarkts in der DDR. Millionen von katalysatorlosen Fahrzeugen der Baujahre vor 1987/88 werden vor allem in das Gebiet der DDR veräußert. Ein erheblicher Stickoxidanstieg in der DDR, aber auch im gesamten innerdeutschen Verkehr, wird die Folge sein. Dem muß baldmöglichst durch den Einsatz emissionsmindernder Nachrüstungsanlagen entgegengewirkt werden.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1. [Artikel 1, Begründung a]

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag, Artikel 1 in der Fassung des Regierungsentwurfs insgesamt zu streichen, nicht zu. Die Notwendigkeit der vorgesehenen Regelung ist im allgemeinen Teil der Begründung dargestellt. Die EG-Kommission hat bisher nur deswegen von der Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens abgesehen, weil die Bundesregierung der EG-Kommission zugestanden hat, die der Richtlinie 89/458/EWG entsprechenden Kleinwagen in die steuerliche Förderung einzubeziehen.

Zu 1. [Artikel 1, Begründung b]

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Ergänzungen des § 12 Abs. 5 und des § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 KraftStG mit der Maßgabe zu, daß diese als Artikel 1 Nummern 3 — neu — und 4 — neu — in die von der Bundesregierung vorgeschlagene Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes aufgenommen werden.

Zu 2. [Artikel 4]

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag als Folgeänderung zu 1. ebenfalls nicht zu (vgl. zu 1., Begründung zu a).

Zu 3. [Zum Gesetzentwurf im ganzen]

Die Bundesregierung hat den Vorschlag geprüft. Sie hat gegen die vom Bundesrat vorgeschlagene Verlängerung der kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung der Katalysatornachrüstung über den Juli 1991 hinaus keine Einwendungen. Durch eine Verlängerung der Förderfrist würde es sich auch erübrigen, erleichterte formelle Voraussetzungen zu schaffen, da dann ausreichende Zeit für die Entwicklung und Zulassung von Nachrüstanlagen zur Verfügung stünde. Die Bundesregierung weist im übrigen darauf hin, daß bereits für Nachrüstung in dem in Artikel 3 des Einigungsvertrages genannten Gebiet eine Frist bis zum 31. Juli 1992 gilt.

Auswirkungen auf Preise und Kosten:

Im privaten Bereich wirken sich die Maßnahmen, denen die Bundesregierung zustimmt (u. a. Verlängerung der Fördermaßnahmen), kostensenkend aus. Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau werden aber nicht erwartet.





Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon 02 28/36 35 51, Telefax 02 28/36 12 75
ISSN 0722-8333